



01

LE RÔLE FÉDÉRATEUR D'UN ARCHITECTE

Depuis plus de deux cents ans, la place Saint-Lambert est un lieu qui résume les enjeux urbains de notre société. On pourrait faire débiter son histoire perturbée à 1794, lorsque, symbole du pouvoir ecclésiastique détesté, l'immense cathédrale Saint-Lambert est démolie. Au XIX^e siècle, ce grand espace aspire littéralement les circulations en forte augmentation et les redistribue vers les nouvelles rues et percées (rues Léopold, de Bruxelles etc.). Mais c'est dans les années 1960 que l'accident urbain se produit. Quarante ans après, la place Saint-Lambert est enfin réanimée.

Même s'il était démolisseur, le XIX^e siècle urbain se préoccupait de recoudre des tissus déchirés par ses interventions (pensons, ici, au Square Notger). Cette volonté réparatrice n'existera plus au XX^e siècle, ou plutôt, les urbanistes et décideurs se préoccupèrent de faire d'abord le vide sur une grande échelle avant de rebâtir. Un projet mégalomane est alors élaboré sous la conduite de l'échevin des Travaux publics de l'époque, qui trouve de puissants alliés dans les Ministères des Travaux et des Communications: ce projet, typique de l'urbanisme fonctionnaliste, consiste à raser une grande partie de la place avant de la relier par des voies rapides au réseau d'autoroutes qui ceinturent l'agglomération.

Le gros-œuvre d'une gare autoroutière souterraine est construit puis le projet de réaménagement de la place est arrêté, car il est de plus en plus

contesté et victime des atteroiements et rivalités des différents services. Mais entre-temps, les démolitions ont quand même eu lieu. Les bâtiments les plus remarquables de la place disparaissent sous les pioches: l'hôtel de Cortenbach du XVIII^e siècle, l'ancien magasin Sarma, et il y a de nombreuses mutilations engendrées par la percée Cadran-rue Louis Fraigneux. Les anciennes places de la République française, Saint-Lambert et du Marché sont désormais réunies par un grand vide qui montre toute l'absurdité de la gestion du dossier.

En 1985, le dossier est confié à l'architecte-urbaniste Claude Strebelle, auteur déjà d'un vaste et complexe chantier liégeois, celui de l'aménagement du campus du Sart Tilman. Il se voit confier une mission de coordination.

Plusieurs éléments semblent alors militer pour une autre approche: l'arrivée des Ecolos au pouvoir communal, la visite et conférence sur le sujet de Riccardo Bofill, mais surtout la maturation des esprits vers le rejet de l'urbanisme des "Trente Glorieuses", fonctionnaliste et "zoneur", et la réhabilitation des valeurs de la ville européenne, en termes d'échelle et de diversités formelle et fonctionnelle. Le point principal du schéma retenu consiste à recréer les trois places. Les pouvoirs publics doivent rebâtir l'îlot Tivoli et il est toujours question, début 2001, d'y réimplanter le Théâtre de la Place, même si ce projet est remis en question par certains. Quant à l'autre îlot, confié à des promoteurs privés, il a été inauguré en septembre 1999.

Nous avons rencontré Claude Strebelle afin qu'il nous éclaire sur la manière dont il est parvenu à débarrasser ce dossier.



O1 La place Saint-Lambert à Liège, nouvellement réaménagée. Devant le Palais des Princes de Liège, aménagement simulant la nef centrale de l'ancienne cathédrale. O2 La place Saint-Lambert en été 2000. Structure à la Christo évoquant le chœur de la cathédrale. Photos: O1-O2: photo-daylight.com.

as différents services
u lieu. Les bâtiments
es pioches: l'hôtel de
t il y a de nombreuses
ouis Fraigneux. Les
ambert et du Marché
oute l'absurdité de la

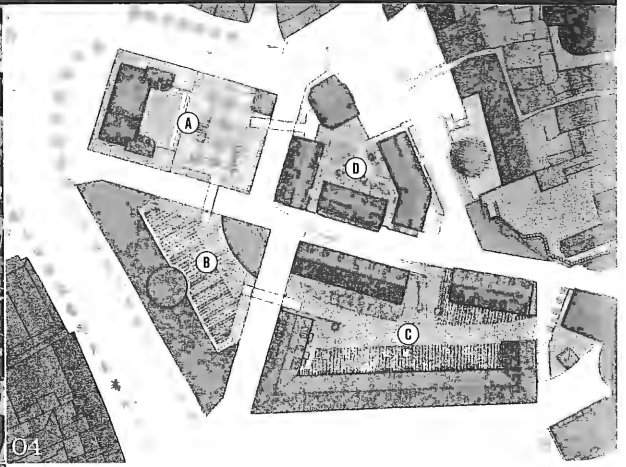
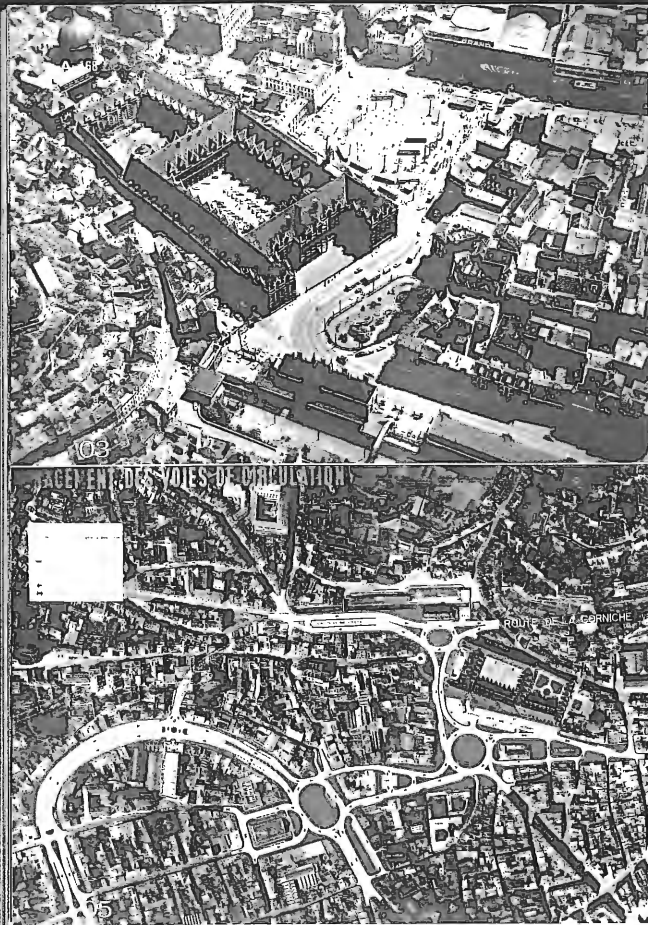
iste Claude Strebelle,
lui de l'aménagement
on de coordination.
) autre approche: l'ar-
éférence sur le sujet de
s vers le rejet de l'ur-
neur", et la réhabilita-
chelle et de diversités
na retenu consiste à
rebâtir l'îlot Tivoli et il
Théâtre de la Place,
s. Quant à l'autre îlot,
septembre 1999.
il nous éclaire sur la
er.

P.F. En 1985, vous héritez du dossier de la place Saint-Lambert, en panne depuis de nombreuses années...

C.S. La Ville de Liège se trouve à ce moment-là devant un problème fondamental, celui d'une ville détruite, du nord au sud, par un type d'urbanisme marqué par l'importance de l'automobile. L'idée d'aménager une grande gare souterraine pour faciliter les déplacements des véhicules rencontre alors une farouche opposition de la part des commerçants craignant une diminution de la fréquentation des commerces en surface. Malheureusement, deux milliards de francs belges avaient déjà été dépensés pour le lancement du projet. Tout était donc à recommencer. Vu l'absence de programme prédéfini, à l'exception d'un palais de justice, de nombreuses démarches allaient être entreprises, notamment pour stopper la construction de cette autoroute, maintenir les autobus en surface et concevoir des circulations entre les quartiers. Notre démarche consista tout d'abord à concevoir une succession d'images pour rendre à la ville son centre historique, aux piétons leurs cheminements et aux commerces leur "continuité". La Ville de Liège mit en place un comité d'accompagnement réunissant différentes instances politiques davantage motivées par la recherche de solutions nouvelles que par des considérations strictement partisanes, une situation en soi assez exceptionnelle. Ce groupe de travail fut ainsi amené à juger plusieurs centaines de nos dessins. Le premier objectif fut de définir le périmètre des quartiers historiques, comme le quartier Saint-Michel, un ensemble situé dans un quartier très dense entre Pierreuse et la rue Haute Sauvenière. Pour retrouver le maillage ancien, la Ville

conçut un Plan Particulier d'Aménagement sur base d'un de mes premiers schémas. Ce schéma de reconstitution d'un quartier, ou PPA, auquel nous avons collaboré, fut soumis aux promoteurs, invités à proposer la meilleure solution possible. La plupart des promoteurs participants mirent l'accent sur le commerce, dans un rapport de dix commerces pour cinq bureaux et une habitation. Pourtant, c'est la société Codic qui rencontra le mieux les souhaits de la Ville: elle garantissait la mixité des fonctions sur base d'une répartition égale entre le commerce, les bureaux et le logement, thèse que nous soutenions également. À l'origine, l'intention était de désigner le même architecte pour l'ensemble de la mission et de nous charger de la coordination entre la Ville et le promoteur. Dans le but de garantir une mixité de créativité et de formes, à l'image d'un quartier, nous avons conseillé à la Codic de confier la mission à quatre architectes liégeois se partageant les quatre zones distinctes du quartier, ce que la Codic a finalement accepté. Le pari fut dès lors de trouver des gens de talent aux personnalités différentes. Parmi les architectes pressentis dont Bruno Albert et Charles Vandenhove, qui s'est désisté, c'est finalement Bernard Herbecq, à la personnalité étonnante et peu habitué à la promotion, ainsi que les architectes Quang-Tuan Linh et Isabelle Poussart de l'atelier du Sart Tilman qui furent retenus. Notre rôle consista ensuite à organiser la rencontre, à favoriser le dialogue, à définir l'enjeu de la mission collective tout en veillant à respecter le caractère de chacun.

P.F. J'ai entendu qu'il y avait beaucoup d'étrangers qui achetaient des appartements.
C.S. Les Hollandais adorent ce genre de placements, certains même y habi-



03 La place Saint-Lambert avant les démolitions. Années '60.

A gauche, le Palais des Princes Evêques.

04 Plan-masse de l'Îlot Saint-Michel. Maître d'ouvrage: CODIC s.a.

Architecte coordinateur: Claude Strebelle.

Le bloc C est en bordure de la place Saint-Lambert.

05 Liège. Aménagement des voies de circulation. Projet du groupe l'Equerre

dans les années '60. Document Pierre Frankignoulle.

06 Îlot Saint-Michel - bloc A. Architecte: Quang-Tuan Linh et Isabelle Poussart.

07 Îlot Saint-Michel - bloc B. Architecte: Bruno Albert.

08 Îlot Saint-Michel - bloc C. Architecte: François Lemaire et Philippe Gérard.

09 Îlot Saint-Michel - bloc D. Architecte: Bernard Herbecq.

Photos: 03-04: © Atelier du Sart-Tilman; 05: D. Daniel, photographe industriel.

© Service T.I.P.; 06-09: F. Absil.

tent. Dans l'ensemble, ce fut une opération difficile sur le plan de la conception et de l'investissement. Aujourd'hui, on devrait construire à cet endroit le palais de justice, un élément important pour drainer du monde, mais ce projet rencontre beaucoup d'opposition. Pourtant, par tradition, le palais de justice est au centre et parfaitement accessible, à l'inverse de ceux de Charleroi et Mons. Notre projet pour le palais de justice propose plusieurs bâtiments représentant chacun une juridiction, à l'image de la Justice, reflet de l'ensemble des valeurs démocratiques. La présence du palais de justice dans l'îlot Saint-Michel donne toute sa valeur à notre projet car il le relie au quartier de Pierreuse.

P.F. C'est aussi recoudre un tissu déchiré au siècle dernier par le chemin de fer. Quels sont les acteurs de cette nouvelle Place Saint-Lambert?

C.S. Les commerçants, ceux-là même qui ont empêché la démolition totale du quartier et la construction d'une immense gare souterraine, projet initial qui aurait rendu impossible la réalisation de l'archéoforum. Comment ont-ils procédé? Ils ont demandé à un architecte, Vandevelde, de présenter un document à Bofill, lequel déclara qu'il fallait désigner un coordinateur qui soit de Liège ainsi qu'une personne apte à réunir toutes les données d'une ville détruite.

P.F. Pourriez-vous me parler de ce qu'on appelle un schéma dynamique. Vous l'avez conçu à la fois précis et...

C.S. ...et imprécis. J'ai fait un premier dessin, en limitant le flux des automobiles, en refermant les places et en les reliant par des cheminements, soit ce qui fait le caractère de Liège. À l'époque il n'y avait pas eu de véritable

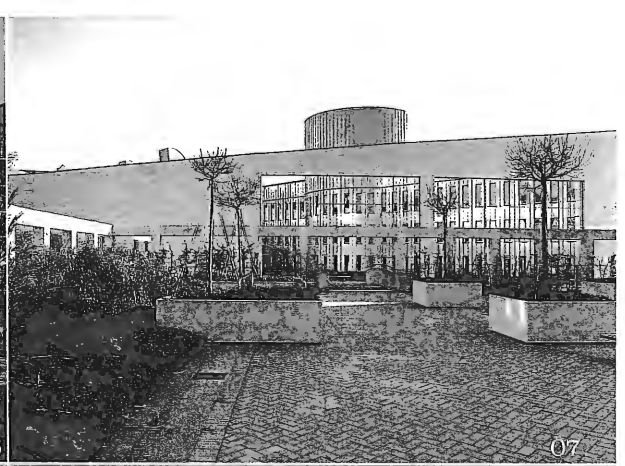
enquête publique et les fonctionnaires, soutenus par l'échevin des Travaux publics, avaient le pouvoir de tout détruire sans permis. Lors de la régionalisation, l'intelligence d'un haut fonctionnaire de la SRWT (Société Régionale Wallonne des Transports) à Liège a permis de dépasser la seule option d'une gare d'autobus. En ouvrant le dialogue, il a permis de valoriser le terrain de l'îlot Saint-Michel, propriété de la SRWT et de choisir non pas le promoteur le plus offrant mais bien la meilleure solution. En outre, un autre haut fonctionnaire a accepté qu'on empêche l'extension du Palais provincial. C'est l'ensemble des actes de gens de bonne volonté et le dialogue entre les partis politiques, le rôle du Premier Échevin et Échevin de l'Urbanisme Raymond Yans (Écolo) en particulier, mais également celui du Bourgmestre Édouard Close (PS) et ensuite celui de l'Échevin des Finances William Ancion (PSC), qui ont généré des attitudes constructives et ouvertes à l'égard de la place.

P.F. Votre idée d'installer provisoirement la gare Léopold en surface a permis de se rendre compte que cela fonctionnait bien.

C.S. Grâce à la gare Léopold, les bus ne doivent plus traverser la place. Les gens qui viennent du sud restent au sud et les gens qui viennent du nord restent au nord.

P.F. Avez-vous senti à ce moment-là une volonté, même parmi les fonctionnaires, de tourner définitivement le dos au schéma des échevins de Travaux de l'époque. Une autre idée de la ville était-elle en train de naître?

C.S. Certainement. Il a suffi d'en parler pour que les gens comprennent. Je crois que les choses à un moment donné sont tellement logiques...



s.a.
 type l'Equerre
 Isabelle Poussart.
 Philippe Gérard.
 Philippe industriel.



l'échevin des Travaux
 is. Lors de la régionale
 VT (Société Régionale
 la seule option d'une
 valoriser le terrain de
 non pas le promoteur
 2, un autre haut fonc-
 alais provincial. C'est
 alogue entre les partis
 Urbanisme Raymond
 Bourgmestre Édouard
 William Ancion (PSC),
 à l'égard de la place.
Id en surface a permis
 traverser la place. Les
 qui viennent du nord
1e parmi les fonction-
s échevins de Travaux
in de maître?
 3 gens comprennent.
 ment logiques...

P.F. Il semble toutefois qu'aujourd'hui, le principe de la fermeture, côté Tivoli, soit remis en question.

C.S. Cela reste un problème. Il semblerait que l'Université fasse une analyse pour décider de ce qu'il y a lieu de réaliser: un jardin, un archéoforum, où plutôt un théâtre auquel je crois davantage. Cette fermeture me paraît fondamentale. La cathédrale de toile que nous avons placée montre à quel point ce volume est juste; quand les gens arrivent, c'est une féerie. Ce qui est intéressant, c'est la lumière, le volume proprement dit, sa transparence et son animation constante.

P.F. C'est comme de l'autre côté, vers la rue Haute Sauvenière, comme si les gens s'étaient habitués au trou?

C.S. Maintenant, les gens sont heureux et m'embrassent quand je passe. Un bâtiment construit qui apporte une lumière, ou bien un contrepoint, c'est mieux qu'un vide. Mais les gens ont été habitués au vide. Il reste donc encore ce point-là à résoudre. Pourtant, je crois très fort en la complémentarité de l'archéoforum et du théâtre. Je crois que l'archéoforum, lieu du passé, est intéressant car les archéologues découvrent tous les jours de nouvelles choses, mais cela n'a de valeur que s'il y a une évolution dans le temps. Vous savez, à Paris, pour un visiteur à l'archéoforum, il y en a cent mille à Notre-Dame. L'archéoforum ne suffit pas à créer une dynamique.

P.F. Dans quelle mesure votre expérience du Sart Tilman vous a-t-elle servi ici?

C.S. Le recteur Marcel Dubuisson, qui représentait la maîtrise d'ouvrage – un

personnage merveilleux – m'avait confié le rôle d'architecte de l'Université. Mais, faire une université tout seul, ce n'est pas possible. C'est pourquoi, j'ai choisi plusieurs architectes pour composer une équipe où chacun participe à une idée collective, sans y perdre pour autant sa personnalité. C'est ainsi que le Sart Tilman a été fait avec des gens de qualité, mais très différents, comme Jacquain, Bastin, Vandenhove, Bruno Albert, etc. C'était parfois très dur, mais tous ont accepté le dialogue. Cette expérience au Sart Tilman m'a donc aidé à comprendre qu'il fallait travailler en équipe pour des travaux d'une certaine importance et surtout pour ceux en site urbain, où il y a des choix difficiles à faire.

P.F. Au Sart Tilman, vous aviez un maître d'ouvrage éclairé, déterminé, voire autoritaire, alors qu'à la place Saint-Lambert, la maîtrise d'ouvrage était beaucoup plus diffuse.

C.S. Très rapidement, les responsables ont été convaincus de la manière de faire, tout en ne sachant pas très bien comment il fallait le faire. Quand ils voyaient un plan, qu'ils critiquaient, ils y en recevaient un autre, deux jours après, qui tenait compte de ce qu'ils avaient dit. Les adaptations permanentes des dessins ont rendu le dialogue beaucoup plus facile. Les commerçants, comme les historiens, ont fort bien collaboré à la dynamique de ce processus. L'évolution fut constante, mais les données principales et l'orientation de la pensée restaient inchangées.

PIERRE FRANKIGNOLLE,

Historien, chercheur au Laboratoire d'Anthropologie de la Communication à l'ULg.